I
2762

Pp K

I
2762

1957 POA

NOT LOST

301372. I 2762

Управленіе Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ЗАПИСКА

по вопросу объ экономическомъ обслѣдованіи района, тяготѣющаго къ проектируемымъ къ постройкѣ подъѣзднымъ путямъ Нарва-Гунгербургъ и Нарва-Кулга.

Цѣль постройки подъѣздныхъ путей.

Постройка подъѣздныхъ путей Нарва—Гунгербургъ и Нарва—Кулга имѣетъ цѣлью: 1) развитіе перевозки грузовъ, 2) поднятіе благосостоянія района, тяготѣющаго къ подъѣзднымъ путямъ, 3) предоставленіе публикѣ удобства посѣщать курортъ въ Усть-Наровѣ (въ Гунгербургѣ) и 4) развитіе курортной жизни въ Гунгербургѣ и въ окружающихъ Гунгербургъ мѣстностяхъ.

Длина подъѣздныхъ путей, направленіе означенныхъ путей, губерніи и уѣзды, пересѣкаемые подъѣздными путями.

Подъѣздной путь Нарва—Гунгербургъ имѣетъ протяженіе 13 верстъ, а подъѣздной путь Нарва—Кулга—4 версты, считая неполныя версты за цѣлыя.

Проектируемые подъѣздные пути намѣчено провести параллельно рѣкѣ Наровѣ съ юга на сѣверъ, по западной сторонѣ помянутой рѣки, вблизи лѣваго ея берега, по идущей съ юга на сѣверъ границѣ С.-Петербургской и Эстляндской губерній и по границамъ уѣздовъ: Везенбергскаго Эстляндской губ., находящагося къ западу, Гдовскаго и Ямбургскаго С.-Петербургской губ., находящихся къ востоку отъ подъѣздныхъ путей.

Крайнія точки подъѣздныхъ путей слѣдующія: на югѣ пристань Кулга, расположенная выше Нарвскихъ водопадовъ при впаденіи рѣчки Кулги въ рѣку Нарову; на сѣверѣ—устье рѣки Наровы.

Подъѣздной путь Нарва—Гунгербургъ, какъ это видно изъ прилагаемаго при семъ плана, проектированъ къ постройкѣ и по другому варіанту въ обходъ города Нарвы. Разница между описаннымъ выше первымъ и проектируемымъ вторымъ варіантами состоитъ въ томъ, что по второму варіанту означенный подъѣздной путь, начиная отъ станціи Нарва, удаляется дугообразно отъ намѣченнаго по первому варіанту пути на двѣ версты къ западу и опять примыкаетъ къ пути перваго варіанта на 8-й верстѣ около деревни Риги.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА РСФСР № 16895 1960

Мин. Пут. Сообщ. 159

Районъ, тяготѣющій къ подъѣзднымъ путямъ:

1) Общее географическое описаніе района.

Границы района, тяготѣющаго къ проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ, слѣдующія: съ юга: Чудское озеро и рѣка Втроя, крайнія южныя точки: деревня Обхонь, расположенная на берегу Чудского озера, и истокъ рѣки Втрои. Съ сѣвера: Нарвскій заливъ и часть Лугской губы; крайнія сѣверныя точки: деревня Удрія, находящаяся вблизи Нарвскаго залива и деревня Пески, находящаяся на берегу Лугской губы, вблизи устья р. Луги. Съ востока—рѣки Плюсса и Луга, съ запада—деревня Пуххата, находящаяся вблизи озера того-же названія.

2) Поверхность.

Поверхность описываемаго района мѣстами волнистая, въ большинствѣ-же ровная, низменная; въ южной части немного приподнята съ запада и востока и покато спускающаяся съ юга на сѣверъ къ Нарвскому заливу и Лугской губѣ. По берегу Финскаго залива встрѣчаются небольшія возвышенности. Низменныя мѣста почти сплошь покрыты лѣсомъ. Болота встрѣчаются повсемѣстно (моховистыя, травянистыя, мѣстами торфяныя). Изъ болотъ выдѣляются своею обширностью болота, находящіяся между рѣками Плюссой и Наровой и по рѣкѣ Лугѣ.

3) Опредѣленіе района тяготѣнія въ верстахъ.

Указанный районъ обнимаетъ площадь, равняющуюся 1.750 кв. верстамъ, изъ коихъ 654 кв. версты находятся въ предѣлахъ Везенбергскаго уѣзда (волости: Петровская, Вайваровская, Іоальская, Верхнесельская, Сыренецкая и часть Иллукской) 534 кв. вер. занимаютъ Гдовскій уѣздъ (волости: Скорятинская, Вяжищенская, часть Добручинской, часть Кольцовской и часть Выскатской) и 562 кв. вер. находятся въ предѣлахъ Ямбургскаго уѣзда (волости: Наровская, часть Горской и часть Лужицкой).

4) Почва.

Почва въ ровныхъ и возвышенныхъ мѣстахъ района песчано-глинистая, по берегамъ рѣкъ и озеръ и по берегу Финскаго залива песчаная, въ низменныхъ мѣстахъ песчано-болотистая и мѣстами торфяная. Встрѣчается по берегамъ рѣкъ Наровы и Плюссы известковый

Гр 0172

плитнякъ. Самыя большія выработки известняка производятся по берегамъ рѣки Плюссы въ Выскатской волости Гдовскаго уѣзда, въ селахъ: Карповщина, Свиридово и Подино.

5) Климатъ.

Климатъ района умѣренный, свойственный, вообще, прибрежной полосѣ Прибалтійскаго края.

6) Орошеніе.

Въ означенномъ районѣ находятся слѣдующія рѣки и озера. Рѣки: Нарова, Плюсса, Луга, Россонь, Кулга, Боровня и Втроя, изъ нихъ судоходны: Нарова на всемъ протяженіи (кромѣ мѣста, занятаго водопадами, гдѣ расположены фабрики Кренгельмской Мануфактуры, вблизи г. Нарвы); Луга на протяженіи 50-ти верстъ (отъ устья до деревни Пулково); Плюсса—на протяженіи 15 верстъ (отъ устья до села Кривыя-Луки). На 150 верстъ отъ устья р. Плюсс[illegible]обна для сплава. Озера: Нарвское, Бѣлое, Липовское и Пуххато.

7) Водные пути.

На указанныхъ выше судоходныхъ рѣкахъ находятся слѣдующія пристани: на рѣкѣ Наровѣ: Ямъ, Верхнее Село, Князь-Село, Городенка, Сыренецъ, Кулга, устье рѣки Боровни, Омутъ, Уздна, Кріуша, Скамья, Скарятина гора и устье рѣки Втрои; на рѣкѣ Плюссѣ: Низы, устье р. Боровенки, Вязовое, Подино, Никольское, Гавриловская, Маріинская, Кривыя-Луки и Поля; на рѣкѣ Лугѣ: Устье, Бол.-Куземкино и Сандевская.

8) Гужевыя дороги.

Помимо грунтовыхъ (проселочныхъ) дорогъ, связывающихъ деревни и села, въ изслѣдуемомъ районѣ имѣются шоссейныя дороги: 1) по западной сторонѣ рѣки Наровы, отъ г. Нарвы до м. Гунгербургъ и далѣе къ западу по берегу Финскаго залива до имѣнія Вайвара, протяженіемъ 35 верстъ; 2) по восточной сторонѣ р. Наровы отъ г. Нарвы до дер. Венкюль и далѣе къ сѣверо-востоку по берегу Финскаго залива до Липовскаго озера, протяженіемъ 40 верстъ; 3) отъ г. Нарвы къ югу параллельно рѣкѣ Плюссѣ до гор. Гдова, протяженіемъ 75 верстъ и 4) отъ пристани Кулги до г. Нарвы, протяженіемъ 4 версты.

9) Желѣзныя дороги.

Сѣверную часть описываемаго района просѣкаютъ Сѣверо-Западныя ж. д. линія Гатчина—Ревель на протяженіи 25 верстъ, на каковомъ протяженіи находятся станціи Нарва и Корфъ.

10) Населеніе.

Въ изслѣдуемомъ районѣ общее число коренного населенія обоего пола (не считая временно поселяющихся на лѣтнее время въ курортѣ Гунгербургѣ и въ дачныхъ мѣстностяхъ: Шмецке, Меррекюль, Смолка и Удріасъ) составляютъ 73.276 жителей, изъ нихъ: сельскихъ 45.276, городскихъ 28.000. На одну квадратную версту приходится 25,8 сельскихъ жителей.

На лѣтнее время поселяются въ курортѣ Гунгербургѣ и въ окружающихъ Гунгербургъ дачныхъ мѣстностяхъ въ среднемъ (по среднему выводу за три года) 12.800 жителей.

11) Распредѣленіе площади района по видамъ угодій и опредѣленіе %-наго отношенія угодій къ общей площади.

Площадь описываемаго района по видамъ угодій распредѣляется:

1) Пашня и усадьбы	35.547 дес.	19,5%	общей площади
2) Покосъ	18.229 „	10 %	„ „
3) Лѣсъ	87.500 „	48 %	„ „
4) Болото и прочая неудобная земля	33.546 „	18,4%	„ „
5) Водное пространство	7.470 „	4,1%	„ „
Итого 1.750 кв. вер.	182.292 дес.	100%	общей площади.

12) Земледѣліе.

Изъ хлѣбовъ въ изслѣдуемомъ районѣ воздѣлываютъ: рожь, овесъ, ячмень, картофель. Горохъ высѣвается въ незначительномъ размѣрѣ. Ближайшее къ г. Нарвѣ и къ м. Гунгербургъ населеніе, въ виду предъявляемаго спроса на продукты сельскаго хозяйства: молоко, сѣно, картофель и проч., отводитъ значительную часть пашни подъ картофель и старается увеличить количество молочнаго скота. Исключительно сельскимъ хозяйствомъ занято 2% изъ общаго числа хозяйствъ; занимающихся-же сельскимъ хозяйствомъ, на ряду съ промыслами, 78%.

13) Результаты урожая.

Результаты подсчета по урожаямъ за 1909, 1910 и 1911 г.г. выразились въ слѣдующемъ:

За вычетомъ сѣмянъ на одного сельскаго жителя оказалось хлѣба: въ 1909 г.—10,2 пуд., въ 1910 г.—8,3 пуд. и въ 1911 г.—8,7 пуд. При продовольственной нормѣ 12 пуд. хлѣба на одного человѣка въ годъ, для прокормленія сельскаго населенія описываемаго района требуется 543.312 п., слѣдовательно, сельское населеніе этого района должно было прикупить: въ 1909 г.—81.497 пуд., въ 1910 г.—162.994 пуд. и въ 1911 г.—149.411 пуд.

14) Садоводство, огородничество и луговодство.

Садоводство въ описываемомъ районѣ развито слабо въ виду суровости климата для плодовыхъ деревьевъ. Огородничествомъ занимаются на мызахъ и въ пригородныхъ мѣстностяхъ, находящихся вблизи гор. Нарвы, а также и въ окрестностяхъ м. Гунгербургъ. Огородныя овощи сбываются въ г. Нарвѣ и въ м. Гунгербургъ. Капуста свѣжая въ количествѣ 20.000 пуд. ежегодно вывозится въ С.-Петербургъ.

Своихъ луговъ крестьяне имѣютъ мало. Въ большинствѣ случаевъ населенію описываемаго района приходится нанимать выгонъ для пастбища и покосъ у помѣщиковъ. Собираемое съ луговъ сѣно идетъ на прокормленіе скота, частью-же сбывается въ г. Нарвѣ.

15) Скотоводства.

Въ изслѣдуемомъ районѣ, по даннымъ за послѣднее время имѣется: лошадей—6.525, рогатаго скота 17.994 шт. и мелкаго скота 22.505 шт. Скотъ сбывается населеніемъ главнымъ образомъ въ г. Нарвѣ. По имѣющимся даннымъ за 1912 г., поступило въ городскую Нарвскую бойню изъ описываемаго района 2.800 шт. рогатаго скота и 9.400 шт. мелкаго скота.

16) Промыслы.

Промыслы составляютъ главнѣйшее занятіе населенія изслѣдуемаго района, преимущественно передъ земледѣліемъ, являясь существеннѣйшимъ источникомъ заработка. Какъ это указано выше, исключительно сельскимъ хозяйствомъ занимается всего лишь 2% изъ общаго числа хозяйствъ описываемаго района; занимаются сельскимъ хозяйствомъ на ряду съ промыслами—76% и исключительно промыслами—22%, изъ нихъ: мѣстнымъ промысломъ занято 13%, отхожимъ—9%. Мѣстные промыслы являются преобладающими. Среди мѣстныхъ про-

мысловъ главное мѣсто занимаютъ: 1) Лѣсные, состоящіе изъ работъ: а) по заготовкѣ дровъ, б) по обдѣлкѣ бревенъ, шлиперовъ, пиппропсовъ (пиппропсами именуются обдѣлываемые изъ тонкаго лѣса длиною $1^1/_3$ саж. и балки длиною 2 арш.; изъ послѣднихъ приготовляются рамы, употребляемыя въ каменноугольныхъ шахтахъ), в) по сплаву лѣса, г) нагрузкѣ дровъ на баржи и выгрузкѣ дровъ и д) нагрузкѣ лѣсного матеріала на пароходы.

2) Населеніе волостей: Наровской, Лужицкой, Горской Ямбургскаго уѣзда, Верхнесельской Везенбергскаго уѣзда и Добручинской Гдовскаго уѣзда занимается рыболовствомъ. Въ Лугской и Нарвской губѣ Финскаго залива вылавливается много салаки. Въ рѣкахъ Наровѣ и Лугѣ ловятъ миноги.

3) Въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ дачнымъ мѣстамъ, какъ-то: въ дер. Куттеркюль, Пухково, Удріасъ Петровской волости и Канука, Перьяцъ и др. Вайваровской волости Везенбергскаго уѣзда жители занимаются въ лѣтнее время извознымъ промысломъ. Равнымъ образомъ, жители Наровской и Іоальской волостей Ямбургскаго уѣзда занимаются извознымъ промысломъ въ г. Нарвѣ.

4) Ремесленно-кустарный промыселъ развитъ въ волостяхъ: Добручинской, Скорятинской Гдовскаго уѣзда и Лужицкой Ямбургскаго уѣзда.

и 5) Судовымъ промысломъ занимаются жители волостей Горской, Наровской и Лужицкой Ямбургскаго уѣзда. Уходъ на отхожіе заработки (черноробочіе, каменьщики, плотники) практикуется въ волостяхъ: Добручинской Гдовскаго уѣзда, Сыренецкой и Верхнесельской Везенбергскаго уѣзда. Кромѣ того, населеніе волостей: Наровской, Горской Ямбургскаго уѣзда и Іоальской Везенбергскаго уѣзда находитъ для себя постоянный заработокъ на существующихъ въ гор. Нарвѣ фабрикахъ и заводахъ.

17) Лѣсоводство и эксплоатація лѣса.

Хотя въ описываемомъ районѣ лѣсныя угодья составляютъ почти половину всей площади района, тѣмъ не менѣе болѣе значительная эксплоатація лѣса производится въ районѣ только въ нѣкоторыхъ его мѣстахъ, ибо въ тѣхъ частяхъ уѣздовъ Везенбергскаго, Гдовскаго и Ямбургскаго, которыя вошли въ описываемый районъ, имѣются лѣсныя угодья, признанныя Лѣсоохранительнымъ Комитетомъ защитными. Многія-же лѣсныя угодья состоятъ изъ молодой древесной растительности и сохраняются владѣльцами для произрастанія. Эксплоатація лѣсныхъ угодій, главнымъ образомъ, производится: 1) въ западной и южной сторонахъ района, въ вошедшей въ описываемый районъ части Везенбергскаго уѣзда (частновладѣльческіе лѣса, находящіеся въ волостяхъ Иллукской, Верхнесельской и Сыренецкой— 28.000 десят.); 2) въ южной сторонѣ района, въ Гдовскомъ уѣздѣ (Ново-Гдовскія лѣсныя казенныя дачи 2130 дес. и частновладѣльческіе лѣса 18.900 дес. въ Скорятинской, Вяжищенской и Добручинской волостяхъ) и 3) въ сѣверной сторонѣ района въ Ямбургскомъ уѣздѣ (Наровское и Ямбургское казенныя лѣсничества 3.715 дес. и частновладѣльческіе лѣса 16. 430 дес.). Лѣсонасажденіе въ эксплоатируемыхъ лѣсныхъ угодьяхъ состоитъ изъ: сосны, ели, ольхи, березы и

[illegible] ка лѣса на [illegible] производится согласно выработаннымъ [illegible] лѣсного хозяйства. Система-же рубки частновладѣльческихъ лѣсовъ очень разнообразна и зависитъ отъ хозяйственныхъ соображеній владѣльцевъ. Въ общемъ можно подмѣтить, что цѣль сохраненія для дальнѣйшаго произрастанія лѣса частновладѣльцами отчасти преслѣдуется. Лѣсъ сплавляется и перевозится на мелкосидящихъ въ водѣ баржахъ по рѣкамъ: Наровѣ, Плюссѣ, Лугѣ и Россони въ устье рѣки Наровы. Однако поступающій изъ описываемаго района въ Нарвскій портъ лѣсъ составляетъ третью часть того количества, которое ежегодно получается въ этомъ портѣ. Большая часть лѣса, сосредоточивающагося у пристани Кулги и въ Нарвскомъ портѣ, идетъ по впадающимъ съ восточной стороны въ рѣку Нареву рѣкамъ за 40-80 верстъ отъ этихъ главныхъ пунктовъ изъ далеко расположенныхъ за предѣлами описываемаго района большихъ лѣсныхъ угодій, а именно: изъ Гдовскаго уѣзда (изъ Осьминскихъ Удѣльныхъ лѣсныхъ дачъ по рѣкѣ Пятѣ) и изъ Лужскаго уѣзда (изъ Шкваринскихъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ по рѣкѣ Плюссѣ). Кромѣ того сплавляется также лѣсъ въ Нарвскій портъ изъ Ямбургскаго казеннаго лѣсничества по рѣкамъ Лугѣ и Россони.

18) Фабрично-заводская промышленность.

Въ описываемомъ районѣ находятся фабрики, заводы и другія промышленныя предпріятія, перечисленныя подробно въ помѣщенномъ ниже особомъ спискѣ, въ которомъ также указано ожидаемое къ перевозкѣ по подъѣзднымъ путямъ количество грузовъ съ этихъ фабрикъ и заводовъ.

СПИСОКЪ

фабрикъ, заводовъ и другихъ торгово-промышленныхъ предпріятій, находящихся въ районѣ, тяготѣющемъ къ проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ Нарва—Гунгербургъ—Кулга, съ указаніемъ ихъ производительности, а также и количества грузовъ, кои могутъ поступить на означенные подъѣздные пути.

Наименованіе фабрикъ, заводовъ и промышленныхъ предпріятій.	Гдѣ находятся.	Разстояніе въ верстахъ. До пристани Кулги.	До станціи Нарва.	До Усть-Нарвы. (Гунгербурга).	Количество рабочихъ.	Получается сырого матеріала и топлива. Пудовъ.	Производительность. Выработывается продуктовъ и издѣлій. Пудовъ.	На сумму. Рубли.	Количество груза, ожидаемаго к поступленію на подъѣздные пути (пуд.
1) Кренмгольская Бумагопр. Мануфакт.	въ Нарвѣ	1	1	13	10000	1.308.000	1.300.000	33.000.000	
2) Нарвская Льнянопряд. Мануфакт. .	»	1	$2^1/_2$	13	1600	300.000	290.000	4.430.000	
3) Суконная фабрика	»	$1^1/_4$	$2^1/_2$	$12^1/_2$	1700	75.000	30.000	250.000	
4) Лѣсопильн. зав. Д. Зиновьева и К°	»	$3^1/_2$	$2^1/_2$	12	200	300.000	290.000	600.000	15
5) Машиностроит. зав. Д. Зиновьева .	»	3	$^1/_2$	12	360	300.000	290.000	600.000	
6) Спиртоочист. зав. Пантелѣева. . .	»	$3^1/_2$	1	12	10	36.000	350 00	180.000	1
7) Пивоваренный заводъ.	»	$3^1/_2$	$1^1/_2$	12	14	15.000	50.000	100.000	[illegible]
8) Водочный заводъ.	»	$3^1/_2$	$1^1/_2$	12	20	42.000	40.000	120.000	[illegible]
9) Казенный винный складъ № 7. .	»	$3^1/_2$	1	12	50	—	260.000	1.304.427	
10) Мыловаренный заводъ.	»	3	1	12	3	60.000	15.000	35.000	
11) Паровая мельница Сименсона . .	»	$3^1/_2$	$1^1/_2$	12	20	100.000	100.000	240.000	
12) Кирпичный заводъ Пантелѣева. . .	»	$3^1/_2$	1	13	25	60.000	250.000	6.000	
13) Двѣ плитоломни Вакснера и Кока .	»	$3^1/_2$	$^1/_4$	13	100	—	3.300.000	100.000	
14) Канатный заводъ	»	3	$^1/_4$	12	6	2.100	2.000	5.000	
15) Фабрика спичечной соломки . . .	въ Сиверсгаузенѣ	4	3	10	120	250.000	200.000	100.000	

Наименованіе фабрикъ, заводовъ и промышленныхъ предпріятій.	Гдѣ находятся.	Разстояніе въ верстахъ. До пристани Кулги.	До станціи Нарва.	До Усть-Наровы. (Гунгербурга).	Количество рабочихъ.	Получается сырого матеріала и топлива. Пудовъ.	Производительность. Вырабатывается продуктовъ и издѣлій. Пудовъ.	На сумму. Рублей.	Количество груза, ожидаемаго къ поступленію на подъѣзд. пути (пуды).
16) Лѣсопильный зав. Гермонтъ. . . .	въ Сиверсгаузенѣ.	4	3	11	100	500.000	490.000	200.000	50.000
17) Шерсточесальная фабрика Убахъ. .	»	4	3	10	15	14.000	12.000	20.000	5.000
18) Лѣсопильный зав. А. П. Кочнева. .	въ Гунгербургѣ	15½	12	—	150	1.300.000	1.290.000	600.000	—
19) Фанарный зав. В. П. Кочнева. . .	»	15½	12	—	150	110.000	100.000	100.000	60.000
20) Кожевенный заводъ.	»	15	12	—	15	1.560	1.500	8.000	1.000
21) Кирпичный зав. въ им. Іоала . .	въ дер. Кулга	—	3½	15½	20	20.000	150.000	6.000	80.000
22) Гончарный зав. Антонова.	въ д. Роускахъ, Гдов. скаго уѣзда.	36	40	52	18	5.000	3.000	2.000	3.000
23) Лѣсопильн. зав. Лелепе и К° . .	въ м. Пята, Кольцов. вол. Гдов. у.	12	15	27	60	250.000	250.000	220.000	200.000
24) Лѣсопильн. зав. въ им. Паггаръ. .	Верхнес. вол. Везенб. уѣзда.	36	40	52	30	289.000	260.000	110 000	110.000
25) Два кожевенныхъ завода.	въ с. Сыренцахъ Везенберг. у.	42	45	57	20	1.100	1.000	7.500	1.000
26) Водочный заводъ въ им. Курно. .	въ дер. Курно Иллук. вол. Везенберг. у.	44	48	60	40	9.000	20.000	42.000	—
27) Лѣсопильный зав. Азарха	въ им. Николаевское Кольцов. в. Гдов. у.	30	33½	45½	80	350.000	300.000	100.000	250.000
28) Три известк. обжиг. печи. . . .	въ Выскатской вол. Гдов. у.	28	31	43	15	20.000	60.000	3.600	30.000
	Всего . .	—	—	—	—	—	—	—	1.435.000

Цѣны на гужевую перевозку грузовъ въ г. Нарвѣ и ея окрестностяхъ.

Цѣны на гужевую перевозку грузовъ въ г. Нарвѣ и въ окрестностяхъ этого города слѣдующія:

1. Перевозка грузовъ до станціи Нарва:

а) отъ города Нарвы съ Форштадтами отъ 1,25 до 2 коп. съ пуда круглый годъ;

б) отъ Кренгольмской Бумаго-прядильной Мануфактуры по 1 коп. съ пуда круглый годъ;

в) отъ Нарвской Суконной фабрики и Нарвской Льнянопрядильной Мануфактуры по 2 коп. съ пуда.

2. Перевозка грузовъ отъ пристани Кулги:

а) до ст. Нарва отъ 1,50 до 2 коп. съ пуда круглый годъ;

б) до пристани гор. Нарвы отъ 1,33 до 2 коп. съ пуда.

3. Перевозка грузовъ отъ Усть-Наровы (Гунгербурга) до ст. Нарва зимою по 5 коп. съ пуда; лѣтомъ водою до городской пристани въ гор. Нарвѣ по 2 коп. съ пуда, а оттуда до ст. Нарва гужемъ по 1,50 коп. съ пуда. Всего перевозка обходится: лѣтомъ 3,50 коп. съ пуда, а зимою по 5 коп. съ пуда.

4. Отъ пристани въ гор. Нарвѣ:

а) до Кренгольмской Бумажной фабрики по 1,50 к. съ пуда;

б) до Нарвской Суконной фабрики и Нарвской Льнянопрядильной фабрики отъ 1,50 до 2 коп. съ пуда;

и в) до Машиностроительнаго и Чугунно-литейнаго завода по 1 коп. съ пуда.

(9) Вліяніе Нарвскаго порта на перевозки грузовъ по подъѣзднымъ путямъ въ отдѣльные періоды года.

Рѣка Нарова, имѣющая быстрое теченіе и образующая вблизи гор. Нарвы водопады, дающіе фабрикамъ даровую силу, служитъ главнымъ воднымъ путемъ для перевозки грузовъ отъ Чудского озера и изъ районовъ рѣки Плюссы по направленію къ Нарвскому заливу, а Нарвскій портъ является въ свою очередь главнымъ пунктомъ, гдѣ сосредоточены грузовыя операціи по выгрузкѣ и нагрузкѣ грузовъ на пароходы для вывоза въ другіе порты Балтійскаго моря и заграницу. Равнымъ образомъ Нарвскій портъ служитъ также и пунктомъ выгрузки грузовъ, прибывающихъ изъ-за границы и другихъ русскихъ портовъ. Имѣя въ виду, что проектируемые подъѣздные пути будутъ перевозить грузы также подлежащіе вывозу черезъ Нарвскій портъ, слѣдуетъ придти къ заключенію, что въ зависимости отъ открытія навигаціи въ означенномъ портѣ перевозка грузовъ по проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ будетъ производиться, главнымъ образомъ, въ навигаціонный періодъ времени года. Такъ какъ грузооборотъ проектируемыхъ подъѣздныхъ путей имѣетъ весьма тѣсную связь съ дѣятельностью Нарвскаго порта, то нынѣшнее состояніе Нарвскаго порта, а также и его коммерческую дѣятельность необходимо, хотя-бы въ краткихъ чертахъ, описать.

Краткій обзоръ Нарвскаго порта:

1) Территорія порта.

По даннымъ Портоваго Управленія, Нарвскій портъ составляютъ: Нарвскій рейдъ, устье рѣки Наровы и часть рѣки Наровы протяженіемъ 14 верстъ (отъ постояннаго городского моста черезъ рѣку Нарову до впаденія ея въ Нарвскую губ.).

2) Открытіе и закрытіе навигаціи въ Нарвскомъ портѣ.

Нарвскій рейдъ большею частью замерзаетъ значительно позже рѣки Наровы. Въ среднемъ рейдъ ежегодно замерзаетъ на 91 день; самое большее время замерзанія рейда по наблюденіямъ въ теченіе послѣдняго 10-лѣтія было 131 день. Вскрытіе рейда обычно бываетъ позже вскрытія рѣки Наровы и происходитъ въ среднихъ числахъ Апрѣля мѣсяца. Самое раннее вскрытіе рейда было 4 Апрѣля, а самое позднее 29 Апрѣля. Рѣка Нарова замерзаетъ въ среднемъ на 137 дней. Самыя раннія замерзанія наблюдались 25 Октября; самыя раннія вскрытія—15 Марта. Въ общемъ портъ работаетъ всего около 7 мѣсяцевъ.

3) Оборудованіе порта:

а) Землечерпательныя работы.

Нарвская губа и рѣка Россонь представляютъ большіе запасы переноснаго песку. Передвиженіе наносовъ идетъ вдоль морского берега подъ вліяніемъ господствующихъ вѣтровъ и теченія съ запада на востокъ и наносы складываются у устья рѣки Наровы съ западной стороны, образуя баръ и уклоняя постепенно теченіе, исходящее изъ рѣки Наровы къ восточному берегу Нарвской губы. Вслѣдствіе этихъ наносовъ мелѣетъ входъ въ рѣку Нарову, почему главной и при томъ постоянной задачей Нарвскаго Портоваго Управленія является поддержаніе, посредствомъ землечерпанія, возможно большей глубины и расширеніе канала черезъ морской баръ, чтобы предоставить возможность судамъ насколько возможно больше нагрузиться при спокойной и удобной стоянкѣ въ устьѣ рѣки Наровы и тѣмъ сократить небезопасный простой судовъ на открытомъ рейдѣ. Глубина черезъ морской баръ канала, составляющаго, собственно говоря, доступъ въ устье рѣки Наровы, по возможности поддерживается Портовымъ Управленіемъ до 22 футовъ. Однако, въ виду описанной выше стихійной работы по наносу песку, глубина помянутаго канала колеблется и обмелѣніе его достигаетъ до глубины 12 футовъ.

б) Причальная линія.

По правому и лѣвому берегамъ рѣки Наровы (въ Гунгербургѣ) расположены при заводахъ и отдѣльно отъ заводовъ шесть пристаней, принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ. Независимо сего, тамъ-же (въ Гунгербургѣ) расположены: а) 1 пристань городская (очень маленькая) для причала небольшихъ пассажирскихъ пароходовъ и б) 1 небольшая пристань Портоваго Управленія. Всего въ Усть-Наровѣ (въ Гунгербургѣ) имѣется 8 пристаней. Кромѣ упомянутыхъ выше пристаней, имѣются еще пристани для выгрузки и нагрузки судовъ въ предѣлахъ города Нарвы: 1) двѣ пристани, принадлежащія городу и предоставляемыя въ общее пользованіе; 2) одна деревянная набережная г. Кочнева, длиною 70 саж.; 3) одна деревянная пристань г. Диккгофа, длиною 30 саж. съ амбаромъ для склада рыбныхъ продуктовъ и 4) набережная Кренгольмской Мануфактуры, длиною 110 саж., построенная изъ ряжей съ дощатою площадью. При этой набережной находятся прекрасные кирпичные амбары помянутой фабрики. Означенные амбары вмѣщаютъ до 4.000 кипъ хлопка.

в) Отрицательныя стороны порта, вліяющія на его коммерческую дѣятельность.

Изъ вышеизложеннаго описанія оборудованности Нарвскаго порта усматривается, что въ устьѣ рѣки Наровы (въ Гунгербургѣ) въ этомъ, такъ сказать, главномъ центрѣ, гдѣ сосредоточиваются грузовыя операціи, не имѣется пристаней общаго пользованія. За причалъ судовъ къ частнымъ пристанямъ для нагрузки и выгрузки приходится судовладѣльцамъ платить деньги лицамъ, коимъ принадлежатъ эти пристани.

Кромѣ указаннаго выше недостатка, въ Нарвскомъ портѣ имѣется еще то существенное неудобство, что пароходы съ большимъ тоннажемъ не могутъ, вслѣдствіе недостаточной глубины, входить въ устье рѣки Наровы и причаливать къ имѣющимся въ настоящее время частнымъ пристанямъ ибо суда, даже съ осадкою съ выше 16′6″, должны оставаться на рейдѣ не ближе 4-хъ верстъ отъ порта, для выгрузки и догрузки. Догрузка океанскихъ пароходовъ, смотря по роду груза, обыкновенно производится лихтерами; лѣсъ-же (шлиппера, бревна, балки и брусья) буксируются на рейдъ въ плотахъ. Буксировка плотовъ на такое разстояніе вызываетъ весьма крупные расходы по найму буксирныхъ пароходовъ, лихтеровъ и двойной перевалки груза (въ лихтера и изъ лихтеровъ на параходы). Нагрузка на пароходы въ открытомъ морѣ производится довольно медленно и сопряжена съ большою опасностью для жизни рабочихъ, которые стоятъ на разобранныхъ плотахъ. Они должны обладать большою ловкостью и сноровкой, чтобы прыгать съ бревна на бревно и не свалиться въ воду. Работы по подачѣ лѣса изъ воды на пароходъ настолько тяжелы и опасны для жизни рабочихъ, что только соблазнъ высокаго заработка, доходящаго до 5 руб. въ день на человѣка, заставляетъ людей работать при такихъ условіяхъ.

Описываемая нагрузка и выгрузка пароходовъ, стоящихъ вдали отъ устья на бурномъ, открытомъ для господствующихъ вѣтровъ,

рейдѣ, возможны лишь въ тихую погоду, которую приходится выжидать. Стоянка пароходовъ въ ожиданіи погоды является весьма убыточною.

Такимъ образомъ отсутствіе въ Усть-Наровѣ пристани общаго пользованія, недостаточная глубина фарватера, непозволяющая пароходамъ входить въ устье рѣки Наровы и причаливать къ пристани для нагрузки и выгрузки (при устройствѣ подъѣздного пути нельзя производить нагрузку прямо изъ судовъ въ вагоны и изъ вагоновъ на суда) является большимъ недостаткомъ порта, каковой недостатокъ служитъ препятствіемъ къ развитію его дѣятельности, что въ свою очередь, какъ это будетъ пояснено ниже, неблагопріятно отрожается на грузооборотѣ по проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ.

г) Мѣры. принимаемыя для благоустройства порта.

Нарвское Городское Управленіе, имѣя свѣдѣнія о проектируемой постройкѣ подъѣздныхъ путей Нарва-Гунгербургъ-Кулга и озабочиваясь возможнымъ развитіемъ удобствъ для судоходства, предприняло нѣкоторые шаги въ смыслѣ благоустройства Нарвскаго порта. Такъ, въ среднихъ числахъ Декабря мѣсяца 1913 г. въ Нарвской Городской Управѣ состоялось совѣщаніе, на которомъ присутствовали: Начальникъ Нарвскаго Порта, Начальникъ Судоходной Дистанціи, Начальникъ 20 Дистанціи Сѣверо-Западныхъ ж. д. и другія, заинтересованныя въ дѣлѣ развитія торговли и промышленности, лица. На означенномъ Совѣщаніи, между прочимъ, было постановленно: 1) предоставить въ Усть-Наровѣ (въ Гунгербургѣ) участокъ земли для устройства обширной и вполнѣ удобной для причала пароходовъ съ большимъ тоннажемъ пристани общаго пользованія и 2) возбудить въ установленномъ порядкѣ ходатайство передъ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ объ ассигнованіи нужныхъ средствъ: а) на устройство въ Усть-Наровѣ помянутой пристани общаго пользованія, и б) на углубленіе фарватера, дабы къ предполагаемой къ устройству пристани могли свободно приставать пароходы съ большой осадкою. По словесному сообщенію Начальника Нарвскаго порта, представленіе въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ объ ассигнованіи средствъ на указанное выше благоустройство Нарьскаго Порта имъ уже сдѣлано.

д) Статистическія свѣдѣнія о грузооборотѣ порта.

Не смотря на нынѣшнее неблагоустройство Нарвскаго порта, грузооборотъ означеннаго порта, по даннымъ Начальника порта, выражается въ довольно значительномъ размѣрѣ, а именно:

I. Привезено.

По заграничному плаванію:	Въ 1910 г. Пуд.	Въ 1911 г. Пуд.	Въ 1912 г. Пуд.
Хлопка	313.849	547.751	270.409
Джута	268.057	238.552	306.745
Каменнаго угля и кокса	406.537	237.503	202.441

Машинъ и машин. частей	65.722	41.808	6.455
Сельдей соленыхъ	34.329	27.709	19.191
Кофе	—	2.001	
Риса	—	5.085	
Прочихъ товаровъ	35.239	36.667	
Итого	1.123.733	1.137.076	805.241

По каботажному плаванію:	Въ 1910 г. Пуд.	Въ 1911 г. Пуд.	Въ 1912 г. Пуд.
Разнаго товара	467.235	727.118	671.773

II. ВЫВЕЗЕНО:

По заграничному плаванію:			
Строительнаго лѣса	6.801.848	3.991.888	2.843.618
По каботажному плаванію:			
Разнаго товара	1.405.213	1.087.349	1.637.459
По торговлѣ съ Финляндіею:			
Привезено: Салаки соленой	68.471	82.151	68.468
Вывезено: Разнаго товара	20.134	21.044	20.842
Общій грузооборотъ	9.886.634	7.048.626	6.047.401

Предметами вывоза служатъ: строевой лѣсъ (бревна) и лѣсныя издѣлія, въ видѣ досокъ, планокъ, фанеръ, шпалъ, пипропсовъ, жердей, чурокъ и спичечной соломки, а предметами ввоза служатъ: хлопокъ, джутъ, каменный уголь, машины и машинныя части и сельди. Хлопокъ поступаетъ черезъ Англію, а джутъ черезъ Германію. Лѣсъ отправляется: въ Голландію, Бельгію, Францію и Англію.

е) Статистическія свѣдѣнія о количествѣ судовъ, прибывшихъ въ Нарвскій портъ.

Въ 1912 году прибыло судовъ въ Нарвскій портъ:

I. ПО ЗАГРАНИЧНОМУ ПЛАВАНІЮ:

а) Подъ русскимъ флагомъ 2
б) „ голландскимъ „ 7
в) „ датскимъ „ 19

г)	„	германскимъ	„	 34
д)	„	англійскимъ	„	 10
е)	„	бельгійскимъ	„	 1
ж)	„	шведскимъ	„	 9
з)	„	норвежскимъ	„	 21
				Итого 103

II. ПО КАБОТАЖНОМУ ПЛАВАНІЮ:

а) паровыхъ	180
б) парусныхъ	439
Итого	619

ж) Величина осадки судовъ.

Осадка посѣщающихъ Нарвскій портъ судовъ слѣдующая:

1) По заграничному плаванію:

Наибольшая осадка	26	фут. 6 дюйм.
Наименьшая осадка	16	„

2) По каботажному плаванію:

Наибольшая осадка	14	„
Наименьшая осадка	8	„

з) Рабочій вопросъ въ Нарвскомъ портѣ.

Какой-либо организаціи для грузовыхъ работъ въ Нарвскомъ портѣ (въ видѣ рабочихъ артелей) не существуетъ и письменныхъ договоровъ по найму грузчиковъ не заключается. Грузчики подраздѣляются на спеціализировавшихся по нагрузкѣ лѣса со сплава и на поденьщиковъ, нанимаемыхъ исключительно для выгрузки судовъ. Наибольшій заработокъ составляетъ: рабочихъ спеціалистовъ по нагрузкѣ—5-6 руб. въ день на человѣка, средній—2-3 р. и наименьшій—1 р. 75 к.-2 р. Поденьщики получаютъ отъ 1 р. 50 к. и болѣе въ день, въ зависимости отъ спроса и предложенія.

и) Экспортныя фирмы, занимающіяся торговлею лѣсомъ.

Торговлею лѣсомъ занимаются только пять коренныхъ фирмъ, а именно: Д. Зиновьевъ и К-о, А. П. Кочневъ, В. П. Кочневъ, Вельгейзенъ и К-о и И. Азархъ, которыя самостоятельно, орудуя своими капиталами, занимаются вывозной торговлей лѣсомъ; другія фирмы являются преимущественно представителями заграничныхъ лѣсопромышленныхъ фирмъ, получая отъ послѣднихъ необходимыя оборотныя средства на покупку, раздѣлку и отправку товара.

к) Срочное товаро-пассажирское движеніе.

Во время навигаціи каботажное товаро-пассажирское движеніе обслуживается:

1) Между Нарвой и С.-Петербургомъ пароходомъ «Ингерманъ», принадлежащимъ владѣльцу Г. Паурманъ;

2) Между Нарвой и Ревелемъ—пароходомъ «Зильвія», принадлежащимъ тому-же владѣльцу.

Оба парохода регулярно совершаютъ рейсѣ по два раза въ недѣлю Пароходъ «Ингерманъ» совершилъ въ навигаціонный періодъ 1912 г. 41 рейсъ и перевезъ:

а) Изъ Нарвы въ С.-Петербургъ:		Изъ С.-Петербурга въ Нарву:	
пассажировъ	1372 чел.	пассажировъ . .	1704 чел.
разнаго груза	63.935 пуд.	разн. груза .	183.821 пуд.

Пароходъ «Зильвія» совершилъ 26 рейсовъ и перевезъ:

а) Изъ Нарову въ Ревель:		Изъ Ревеля въ Нарву:	
пассажировъ	75 чел.	пассажировъ	87 чел.
разн. груза	27.620 пуд.	разн. груза . . .	155.480 пуд.
лѣсныхъ матеріаловъ бревенъ	19.907 шт.		

3) Между м. Усть-Нарва и устьемъ рѣки Луги (по рѣкамъ Россони и Лугѣ) пассажирскимъ пароходомъ «Луга», совершающимъ ежедневные рейсы (пароходъ принадлежитъ владѣльцу А. М. Лоцманову). На этомъ пороходѣ перевезено было въ оба конца 3.000 человѣкъ пассажировъ.

4) Между Нарвою и м. Усть-Нарова по рѣкѣ Наровѣ тремя пассажирскими пароходами и однимъ буксиро-пассажирскимъ пароходомъ, принадлежащими А. П. Кочневу. На означенныхъ пароходахъ перевезено въ оба конца: пассажировъ 60.000 человѣкъ, багажа и груза 130.000 пуд.

5) Между пристанью Кулга и Чудскимъ озеромъ по рѣкѣ Наровѣ—двумя товаро-пассажирскими пароходами, совершающими ежедневные рейсы и принадлежащими: одинъ купцу Г. Громову, а другой—Крестьянскому Товариществу (пароходъ Г. Громова совершаетъ рейсы и далѣе по Чудскому и Псковскому озерамъ).

6) Между пристанью Кулга и пристанью Поля по рѣкѣ Плюссѣ—однимъ пароходомъ, принадлежащимъ тоже купцу Г. Громову.

Всего въ теченіе навигаціи 1912 г. означенными пароходами перевезено въ оба конца:

пассажировъ	56.000 чел.
разнаго груза	180.000 пуд.

Значеніе пристани Кулги въ дѣлѣ сплава лѣса и перевозки грузовъ по рѣкѣ Наровѣ.

Кренгольмскіе водопады служатъ большимъ препятствіемъ для судоходства по рѣкѣ Наровѣ. Поэтому пристань Кулга, находящаяся въ 3-хъ верстахъ отъ г. Нарвы вверхъ по теченію рѣки Наровы выше

водопадовъ, является нагрузочнымъ, выгрузочнымъ, а также складочнымъ и перевалочнымъ пунктомъ, какъ для грузовъ, отправляемыхъ вверхъ по рѣкѣ Наровѣ, по направленію къ Чудскому озеру, въ Гдовскій и Везенбергскій уѣзды. такъ равно и для грузовъ, прибывающихъ по этой рѣкѣ изъ районовъ Чудскаго озера и рѣки Плюссы.

Транспортированіе грузовъ въ обходъ Нарвскихъ водопадовъ и переправа лѣса черезъ водопады.

Прибывающіе изъ м. Усть-Наровы водою на городскую пристань въ г. Нарву грузы, подлежащіе дальнѣйшему отправленію отъ пристани Кулги вверхъ по рѣкѣ Наровѣ, перевозятся въ обходъ Нарвскихъ водопадовъ отъ Нарвской городской пристани на пристань Кулгу гужемъ на протяженіи 3 верстъ и затѣмъ погружаются на барки и пароходы. Точно также перевозятся гужемъ въ обходъ Нарвскихъ водопадовъ грузы (кромѣ бревенъ, шпалъ и длинныхъ пропсовъ), прибывшіе съ верховья рѣки Наровы и Плюссы на пристань Кулгу для дальнѣйшаго отправленія водою въ Усть-Нарову. Прибывающія-же отъ Чудского озера и верховья рѣки Плюссы бревна, длинныя балки, длинныя пропсы и вообще всякій болѣе или менѣе крупный лѣсной матеріалъ (кромѣ досокъ, дровъ, короткихъ пропсовъ и т. п. мелкаго лѣса), подлежащій дальнѣйшему отправленію въ Усть-Нарову, пропускается черезъ водопады. На водопадахъ устроена переправа лѣса (переправа по мѣстному выраженію называется «запань»). Для пропуска черезъ водопады, прибывшій въ плотахъ лѣсъ развязывается и каждое бревно подвергается клейменію (дабы отличить бревна каждаго владѣльца). Спускъ лѣса по водопадамъ производится розсыпью. Затѣмъ, послѣ пропуска, лѣсъ опять связывается въ плоты. За пропускъ лѣса черезъ водопады и клейменіе бревенъ владѣльцы лѣса вносятъ плату отъ 4 до 5 руб. за кубическую сажень лѣса, смотря по роду и наружной формѣ лѣса. Плата эта вносятся въ пользу арендатора «запани», каковымъ арендаторомъ состоитъ Г. Зиновьевъ.

Статистическія данныя о грузооборотѣ пристани Кулги.

По даннымъ Начальника Судоходной Дистанціи, грузо-оборотъ пристани Кулги (не считая грузовъ, прошедшихъ мимо этой пристани далѣе до Усть-Наровы черезъ водопады, ибо означенные грузы зарегистрированы уже при исчисленіи дѣятельности Нарвскаго порта) въ навигаціи 1910, 1911 и 1912 г.г. выразился въ слѣдующемъ размѣрѣ:

I. ОТПРАВЛЕНО съ Кулгской пристани по рѣкѣ Наровѣ по направленію къ Чудскому озеру:

	1910 г. Пуд.	1911 г. Пуд.	1912 г. Пуд.
Разнаго груза (сахаръ, чай, кофе, табакъ, табачныя издѣлія, посуда желѣзная и жестяная, мануфактурный товаръ, игрушки, мыло, краска, масло деревянное и машинное, желѣзныя издѣлія и водочныя издѣлія	51.680	49.901	43.620

№ 3172

	1910 г. Пуд.	1911 г. Пуд.	1912 г. Пуд.
Кожъ сырыхъ	2.300	1.080	1.960
Муки разной	22.504	18.600	17.670
Кукурузы		6.108	8.000
Итого	76.484	84.689	71.250

II. ПРИБЫЛО на Кулгскую пристань по рѣкѣ Наровѣ изъ районовъ Чудского озера и рѣки Плюссы:

а) для отправленія по желѣзной дорогѣ въ стороны: С.-Петербурга, Ревеля и Риги:

	1910 г. Пуд.	1911 г. Пуд.	1912 г. Пуд.
Рыбы живой	5.515	8.305	6.700
Кожъ выдѣланныхъ	1.075	900	685
Бревенъ	91.000	110.000	86.000
Досокъ	16.000	14.000	48.000
Дровъ	968.000	1.120.000	650.000
Итого	1.081.590	1.153.205	791.385

б) по назначенію исключительно въ г. Нарву:

Мяса	910	620	575
Спирта	4.900	6.100	420
Яблокъ	2.420	1.100	800
Сѣна	3.900	5.600	4.000
Камня	50.700	19.800	45.000
Кирпича	18.000	41.200	32.680
Льна (волокна)	—	1.890	4.000
Кожъ выдѣланныхъ	511	310	285
Шерсти скотской	600	890	450
Картофеля	11.800	7.900	13.600
Съѣстныхъ припасовъ	14.600	12.100	10.380
Глиняной посуды	5.000	3.700	4.000
Дровъ	970.000	2.120.000	1.600.000
Рогатаго скота	1.800 гол.	912 гол.	1.470 гол.
Итого груза	1.082.341	2.221.210	1.716.190
Скота	1.800 гол.	912 гол.	1.470 гол.

и в) для отправленія заграницу воднымъ путемъ:

Пропсовъ короткихъ (поперечки деревянныя для рамъ,

*) Не приняты къ учету прибывающія на Кулгскую пристань дрова для Кренгольмской Мануфактуры, въ количествѣ 400.000 пуд., ибо означенная фабрика складываетъ эти дрова на своихъ складахъ, находящихся на островѣ вблизи пристани Кулги.

	1910 г. Пуд.	1911 г. Пуд.	1912 г. Пуд.
употребляемыхъ въ каменноугольныхъ шахтахъ)	300.000	416.000	385.000
Досокъ	104.500	89.000	93.000
Итого . . .	404.500	505.000	478.000
Общій грузооборотъ пристани Кулги составляетъ . . .	2.645.915	3.964.104	3.061.825
Скота	1.800 гол.	912 гол.	1.470 гол.

Выгодность перевозки крупнаго лѣсного матеріала воднымъ путемъ, посредствомъ сплава.

Какъ это уже указано выше, сплавляемый по рѣкамъ Плюссѣ и Наровѣ въ Нарвскій портъ лѣсъ, состоящій изъ большихъ бревенъ, длинныхъ пиппропсовъ и шпалъ, свободно пропускается черезъ Кренгольмскіе водопады. Согласно статистическихъ данныхъ, такого лѣса пропускается черезъ водопады ежегодно два съ половиною милліона пудовъ. По заявленію лѣсопромышленниковъ, означенные выше лѣсные матеріалы, даже при самомъ дешевомъ тарифѣ, невыгодно будетъ отправлять отъ пристани Кулги въ Нарвскій портъ (въ Гунгербургъ) по новымъ подъѣзднымъ путямъ, ибо поднятіе изъ воды на пристань (для нагрузки въ вагоны) въ Кулгѣ большихъ бревенъ, намокшихъ въ водѣ, и прочихъ лѣсныхъ матеріаловъ, удобныхъ для пропуска черезъ водопады, представитъ большія затрудненія, а главное вызоветъ громадные расходы на эту работу. Между тѣмъ, какъ доставка въ Нарвскій портъ (въ Гунгербургъ), путемъ сплава по рѣкѣ Наровѣ, и пропускъ черезъ водопады означеннаго лѣсного матеріала обходится сравнительно недорого и при устройствѣ подъѣздныхъ путей, которые въ данномъ случаѣ явятся конкуррентами въ перевозкѣ, взимаемая нынѣ плата за пропускъ черезъ Нарвскіе водопады лѣса, по заявленію лѣсопромышленниковъ, непремѣнно удешевится. Поэтому нельзя разсчитывать на привлеченіе на подъѣздные пути указаннаго выше лѣсного матеріала, свободно пропускаемаго черезъ водопады.

Вліяніе существующей нынѣ необорудованности Нарвскаго порта на перевозку грузовъ по проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ.

Въ виду описанной выше необорудованности Нарвскаго порта, сводящейся въ общемъ къ невозможности производить въ этомъ портѣ нагрузку и выгрузку прямо изъ судовъ въ вагоны и изъ вагоновъ на суда, проектируемые подъѣздные пути Нарва-Гунгербургъ-Кулга не могутъ разсчитывать на перевозку того количества грузовъ, которое при оборудованности означеннаго порта могло-бы поступить на эти пути. Насколько важное значеніе имѣетъ благоустройство Нарвскаго порта въ дѣлѣ грузооборота проектируемыхъ подъѣздныхъ путей видно изъ слѣдующаго.

Существующая вблизи г. Нарвы, на Нарвскихъ водопадахъ, Кренгольмская Бумагопрядильная фабрика, дѣлающая ежегодно оборотъ въ 33 милліона руб. и получающая ежегодно изъ за границы, черезъ Нарвскій портъ, около 900.000 пуд. груза (хлопокъ, джутъ, машины и машинныя части), перевозка котораго по проектируемому подъѣздному пути Нарва-Гунгербургъ могла-бы занять видное мѣсто,—заявила, что она лишена возможности воспользоваться услугами проектируемаго подъѣздного пути по перевозкѣ своихъ грузовъ изъ Нарвскаго порта (Гунгербурга) на ст. Нарва именно по причинѣ невозможности производить въ этомъ портѣ выгрузку товаровъ прямо изъ пароходовъ въ вагоны. Въ такомъ-же смыслѣ высказались и другія Нарвскія фабрики, получающія изъ-за границы черезъ Нарвскій портъ грузы (каменный уголь, машинныя части и пр.).

Вліяніе проектируемыхъ подъѣздныхъ путей на соединяющуюся съ этими путями главную магистраль Сѣверо-Западныхъ ж. д.

Въ окружающемъ подъѣздные пути районѣ, кромѣ лѣса, нѣтъ ни такихъ промышленныхъ предпріятій, ни природныхъ богатствъ, которыя черезъ посредство подъѣздныхъ путей могли-бы дать главной магистрали перевозку, заслуживающую вниманія.

На главную магистраль Сѣверо-Западныхъ ж. д. (участокъ С.-Петербургъ-Ревель-Балтійскій портъ) проектируемый подъѣздной путь Нарва-Гунгербургъ будетъ имѣть больше отрицательнаго вліянія, чѣмъ положительнаго, по слѣдующимъ соображеніямъ.

Со станцій, расположенныхъ между Нарвою и Тапсомъ, лѣсной матеріалъ нынѣ отправляется по желѣзной дорогѣ въ Ревель и отчасти въ Балтійскій Портъ (въ Ревель лѣсной матеріалъ идетъ, собственно, для Ревели и для вывоза за границу, а въ Балтійскій Портъ—исключительно для вывоза за границу). Равнымъ образомъ со станціи Нарва ежегодно отправляется въ С.-Петербургъ по желѣзной дорогѣ 4.000 вагоновъ плитняка.

Проектируемый-же подъѣздной путь Нарва-Гунгербургъ, занимая почти центральное положеніе между С.-Петербургскимъ портомъ съ одной стороны и Ревельскимъ портомъ—съ другой стороны, образуетъ сокращенный желѣзнодорожный путь до Нарвскаго порта и такимъ образомъ откроетъ ближайшій выходъ на водный путь для перевозки грузовъ изъ Нарвскаго порта водою въ Ревель, С.-Петербургъ и прямо заграницу. Поэтому будетъ прямой разсчетъ отправлять съ указанныхъ выше станцій грузы по подъѣздному пути въ Нарвскій портъ для вывоза оттуда воднымъ путемъ. По сдѣланному подсчету, осуществленіе перевозки водою только одного камня со ст. Нарва черезъ Нарвскій портъ въ С.-Петербургъ нанесетъ ежегодно убытка Сѣверо-Западнымъ ж. д. 72.000 руб. (Провозъ отъ Нарвы въ С.-Петербургъ по желѣзной дорогѣ одного вагона камня обходится 24 руб., а провозъ отъ Нарвы до Гунгербурга по подъѣздному пути обойдется всего лишь 6 руб.)

Къ положительному вліянію подъѣзднаго пути Нарва-Гунгербургъ на главную магистраль слѣдуетъ отнести: во 1-хъ, развитіе вывоза заграницу черезъ Нарвскій портъ съ ближайшихъ къ Нарвѣ станцій всякаго рода лѣсныхъ матеріаловъ, которые въ настоящее время вы-

возятся заграницу черезъ С.-Петербургскій и Ревельскій порты по желѣзной дорогѣ въ небольшомъ количествѣ и при томъ вывозится лѣсной матеріалъ цѣнный, отборный (крупныя сосновыя бревна, балки, березовые кряжи и толстыя сосновыя доски), выдерживающій стоимость дальней перевозки, и, во 2-хъ, развитіе пассажирскаго движенія, главнымъ образомъ, въ лѣтнее время, когда наступаетъ сезонъ переѣзда публики въ курортныя и дачныя мѣста и обратно, такъ какъ центромъ привлеченія публики служитъ благоустроенный въ Гунгербургѣ курортъ и весьма живописныя дачныя мѣстности, какъ въ Гунгербургѣ, такъ равно и въ окружающихъ Гунгербургъ окрестностяхъ.

Подъѣздной-же путь Нарва-Кулга, главнымъ образомъ, имѣетъ значеніе въ дѣлѣ развитія перевозки въ Нарвскій портъ грузовъ (лѣсныхъ матеріаловъ), которые невозможно путемъ сплава, переплавить черезъ Нарвскіе водопады, и на увеличеніе перевозки грузовъ по главной магистрали будетъ имѣть вліяніе весьма незначительное, вслѣдствіе указанной выше скудности богатствъ района, окружающаго этотъ подъѣздной путь.

Выводъ о положительномъ и отрицательномъ вліяніи послѣднихъ путей на главную магистраль.

Сопоставленіе описанныхъ выше положительныхъ и отрицательныхъ сторонъ вліянія подъѣздныхъ путей на главную магистраль приводитъ къ заключенію, что съ постройкою подъѣздного пути Нарва-Гунгербургъ, хотя и разовьется перевозка лѣсныхъ матеріаловъ въ Нарвскій портъ отъ ближайшихъ къ Нарвѣ станцій, тѣмъ не менѣе увеличеніе этой перевозки, въ виду незначительности протяженія самаго подъѣзднаго пути, едва-ли можетъ компенсировать тотъ ущербъ, который будетъ нанесенъ главной магистрали этимъ подъѣзднымъ путемъ перемѣщеніемъ перевозки грузовъ и отвлеченіемъ грузовъ на водный путь, вслѣдствіе образованія указаннымъ подъѣзднымъ путемъ доступа къ Нарвскому порту.

Невыгодность перевозки грузовъ между пристанью Кулга и станціей Нарва.

Излагая отрицательныя стороны, касающіяся ожидаемой перевозки грузовъ по проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ, вмѣстѣ съ симъ слѣдуетъ замѣтить, что перевозка грузовъ исключительно между пунктами пристань Кулга и ст. Нарва (какъ начальными и конечными пунктами отправленія и назначенія грузовъ) съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ является не особенно выгодной для жел. дорогъ вслѣдствіе незначительности разстоянія (всего 4 версты, тарифное разстояніе 6 верстъ).

Цѣлесообразность въ коммерческомъ отношеніи:

I) Проектируемыхъ варіантовъ проведенія подъѣздного пути Нарва—Гунгербургъ и 2) устройства остановочныхъ пунктовъ и разъѣздовъ на проектируемыхъ подъѣздныхъ путяхъ.

Проектируемые подъѣздные пути Нарва-Гунгербургъ и Нарва-Кулга, въ цѣляхъ возможности прямой перевозки грузовъ съ этихъ подъѣздныхъ путей на станціи главной магистрали и въ обратномъ направленіи, необходимо соединить съ путями ст. Нарва. Изъ проектируемыхъ двухъ варіантовъ подъѣздного пути Нарва—Гунгербургъ въ коммерческомъ отношеніи было-бы цѣлесообразнымъ остановиться на проектѣ проведенія этого подъѣздного пути по первому варіанту, т. е. проведеніе означеннаго пути вблизи берега рѣки Наровы черезъ Сиверсгаузенъ гдѣ находятся фабрика спичечной соломки, шерстеочистительная фабрика и лѣсопильный заводъ, такъ какъ этотъ варіантъ пути болѣе соотвѣтствовалъ-бы указанной выше цѣли, чѣмъ проектъ второго варіанта этого пути (въ обходъ города), удаляющагося отъ указанныхъ промышленныхъ предпріятій къ западу на двѣ версты и просѣкающаго болотистыя мѣстности, которыя едва-ли будутъ когда-либо густо заселены.

При условіи сооруженія помянутаго подъѣздного пути Нарва-Гунгербургъ по послѣднему (второму) варіанту, въ обходъ города, кромѣ станціи въ Гунгербургѣ, было-бы цѣлесоотвѣтствующимъ устроить: 1) разъѣздъ для пропуска поѣздовъ на 8-й верстѣ у деревни Риги и 2) платформу на 10-й верстѣ для посадки и высадки пассажировъ.

Если-же будетъ признана цѣлесообразнымъ сооруженіе подъѣздного пути Нарва-Гунгербургъ по первому варіанту черезъ Сиверсгаузенъ, то независимо устройства станціи въ Гунгербургѣ, разъѣзда на 8-й верстѣ и платформы на 10-й верстѣ, слѣдовало-бы устроить остановочный пунктъ для грузовыхъ операцій на 3 верстѣ между фабрикою спичечной соломки и Нарвскою городскою скотобойнею, дабы означенный пунктъ могъ обслуживать помянутыя выше фабрики и городскую скотобойню.

На пристани Кулга (подъѣздной путь Нарва - Кулга) слѣдуетъ устроить простого типа станцію для грузовыхъ и пассажирскихъ операцій, ибо въ этомъ пунктѣ означенныя операціи будутъ совершаться.

Выводы о томъ, въ какомъ направленіи и какіе грузы могутъ поступить на проектируемые подъѣздные пути.

Резюмированіе изложенныхъ въ настоящей запискѣ данныхъ о передвиженіи грузовъ, главнымъ образомъ, по рѣкѣ Наровѣ приводитъ къ заключенію, что въ виду существующаго параллельно проектируемыхъ подъѣздныхъ путей Нарва-Гунгербургъ-Кулга воднаго сообщенія и при нынѣшнемъ состояніи Нарвскаго порта, а также и при существующихъ нынѣ условіяхъ перевозки воднымъ путемъ грузовъ,

проектируемые подъѣздные пути могутъ разсчитывать на слѣдующія перевозки грузовъ: 1) грузовъ, идущихъ воднымъ путемъ со стороны Чудского озера (рыба живая, деревянныя издѣлія, кожи выдѣланныя, бревна, доски, дрова, известь) и отчасти со стороны Финскаго залива (салака, рыба живая и проч. рыбн. товары) и предназначенныхъ для дальнѣйшей перевозки на станціи главной магистрали, какъ въ сторону С.-Петербурга, такъ равно и въ стороны Ревеля и Риги; 2) часть количества грузовъ, слѣдующихъ съ обѣихъ, указанныхъ выше въ п. I, сторонъ, по назначенію въ гор. Нарву; 3) всѣхъ тѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ (главнымъ образомъ мелкіе лѣсные матеріалы и доски), которые идутъ съ верховья рѣкъ Плюссы и Наровы воднымъ путемъ для вывоза заграницу черезъ Нарвскій портъ, каковые матеріалы не представляется возможнымъ пропустить сплавомъ черезъ Нарвскіе водопады (доски сплавомъ не перевозятся, въ виду порчи ихъ отъ воды, а мелкій лѣсной матеріалъ, какъ-то: короткіе пропсы, короткія балки березовыя короткія чурки, послѣ пропуска ихъ черезъ водопады розсыпью нельзя собрать на водѣ, вслѣдствіе быстраго теченія рѣки Наровы, и 4) грузовъ, слѣдующихъ со станцій главной магистрали, находящихся вблизи станціи Нарва (березовые кряжи, сосновыя бревна, пропсы, шпалы, осиновыя чурки и камень) и подлежащихъ отправленію черезъ Нарвскій портъ воднымъ путемъ (камень въ С.-Петербургъ, кряжи, бревна, пропсы и шпалы—заграницу, а чурки—въ Ревель).

Данныя, положенныя въ основаніе исчисленія грузооборота, и доходности подъѣздныхъ путей.

Переходя въ дальнѣйшемъ къ исчисленію ожидаемаго ежегоднаго грузооборота и доходности подъѣздныхъ путей Нарва-Грунгербургъ-Кулга, необходимо пояснить, что для исчисленія грузооборота указанныхъ выше подъѣздныхъ путей положены въ основаніе добытыя экономическимъ обслѣдованіемъ даннныя съ соблюденіемъ условій, предусмотрѣнныхъ примѣрной програмой обслѣдованія подъѣздныхъ путей, настолько, насколько возможно было соблюсти эти условія, въ виду характерныхъ особенностей экономическаго положенія даннаго района и особенностей положенія дѣла по существующей въ изслѣдуемомъ районѣ водной перевозкѣ грузовъ.

Грузооборотъ, валовой доходъ, расходы эксплоатаціи и финансовые результаты

эксплоатаціи подъѣздныхъ путей

Нарва-Кулга и Нарва-Гунгербургъ.

А. Вѣроятный ежегодный грузооборотъ и валовой доходъ подъѣзднаго пути Нарва-Кулга, протяженіемъ 5,56 версты

	Количество пассажировъ пудовъ или штукъ	Тарифная плата съ пассажира, пуда или штуки	Про По подъѣздному пути: Разстояніе	Количество пассажиро-пудо или штуко-верстъ	Бѣгъ. По казеннымъ дорогамъ: Разстояніе	Количество пассажиро-пудо или штуко-верстъ	Общій: Разстояніе	Количество пассажиро-пудо или штуко-верстъ	Выручка въ рубляхъ	Примѣчаніе.
Перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ по подъѣздному пути Нарва Кулга.										*) Для исчисленія пробѣга по казеннымъ дорогамъ (разстояніе) какъ для пассажировъ и багажа, такъ равно и для грузовъ, взято среднее количество верстъ, падающихъ на перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ принимающаго къ подъѣздному пути участку главной магистрали
I. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВЪ.										
1) Отправленіе со станціи Кулга										
а) на станціи главной магистрали.										
Деревянныя издѣлія	10 000 пуд.	0,33	6						33	
Рыба живая	50.000 »	0,50							250	
Кожи выдѣланныя	2 000 »	0 60							12	
Огородныя овощи	10 000 »	0 20							20	
Кирпичъ	80.000 »	0,13							104	
Известь негашеная	20.000 »	0,17	-						34	
Прочіе грузы	30.000 »	0,60		—					180	
Скотъ рогатый крупный	2.000 »	3 к. п/в.							360	
Мелкій скотъ	4 000 »	0,50 п/в.		—					120	
Дополнительный сборъ		0,60		—					1212	
Итого	202.000 пуд.		6	1.248.000						
	6.000 шт.			-	196*)	40.768.000	202*)	42.016 000	2325	
б) по направленію въ Нарвскій портъ										
Пиропросы короткіе	600.000 »	0,15	6	—					900	
Доски и чурки березовыя	400.000 »	0,20						—	800	
Балки короткія	500 000 »	0,17	—	—					850	
Дрова	600 000 »	0,15	-	—		—		—	900	

	Количество пасажиров, пудов или штук	Тарифная плата съ пасажир., пуда или штуки	Про	По подъѣздному пути		бѣгъ. По изменяемымъ тарифамъ				Общая		Выручка въ рубляхъ	Примѣчаніе.
			Разстояніе	Количество пасажиръ, пудовъ и штукъ-верстъ	Разстояніе	Количество пасажиръ, пудовъ или штукъ-верстъ	Разстояніе	Количество пасажиръ, пудовъ или штукъ-верстъ					
Кирпичъ и камень известняк.	60 000 п.	0,13	—									78	
Известь негашеная	10 000 »	0,17					—					17	
Прочіе грузы	40.000 »	0,60										240	
Мелкій скотъ	1.000 ш.	0,50 ш/в										30	
Дополнительный сборъ	—	0,60									—	13 260	
Итого.	2 210 000 п 1.000 ш.	-		6	13.266 000							17.075	
Всего по отправленію	2 412.000 п. 7.000 ш.			6	14.514.000			40.768 000	—	42.016.000		19.400	
2) Прибытіе.													
Земледѣльческія орудія желѣзн.	20.000 п.	0,25		6		—						50	
Желѣзныя издѣлія (пож. тов., посуда, кровати, проволока, жесть)	20.000 »	0,50			—							100	
Желѣзо сортовое	15.000 »	0,25					—					35	
Машины и машинныя части	20.000 »	0,33										60	
Водочныя издѣлія (наливки и пр.).	10 000 »	0,60	-				—		—			60	
Хлѣбъ въ зернѣ, кукуруза и мука	180 000 »	1,34 к				-			—			313	
Пиво и портеръ	30 000 »	0,40			-				—			120	
Гастрономич., бакалейн. и колон. товары	20 000 »	1 8 к										150	
Паруса и ткань льняная	5.000 »	0,50	—									25	
Платье готовое	5.000 »	1.8 к.	—			—	—					38	
Вода сельтерская, содовая и лимонадъ	20.000 »	0,33										66	
Прочіе товары	50.000 »	0,60			—		—					300	
Дополнительный сборъ	-	0,60										2 370	
Итого по прибытію	395.000 п.			6	2 370 000						—	3 695	
Общій грузооборотъ по прибытію и отправленію грузовъ	2.807 000 » 7.000 ш			6	16.884 000			40.768.000	—	42 016.000		23.095	

	Количество пассажиров, пудовъ или штукъ	Провозная плата съ 1 пассажира, пуда или штуки		Разстояніе	По подъѣздному пути: Количество пассажировъ пудовъ или штукъ-верстъ	По казеннымъ дорогамъ: Разстояніе	По казеннымъ дорогамъ: Количество пассажировъ пудовъ или штукъ-верстъ	Общая: Разстояніе	Общая: Количество пассажировъ пудовъ или штукъ-верстъ	Выручка въ рубляхъ	Примѣчаніе.
II ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВЪ И БАГАЖА											
а) пассажиры, слѣдующіе со ст. Кулга на станціи главной магистрали и въ обратномъ направленіи											
Пассажировъ I кл.	500 ч	23 к.	6							115	*) см. стр. 7
„ II кл.	800 »	14 »							—	112	
„ III кл.	20.000 »	9 »								1.800	
Багажа	8.000 п.	1,40	6							112	
Итого: Пассажировъ	33 000 ч		6		198 000	59*)	1 947.000	65	2 145 000	2.027	
Итого: Багажа	8.000 п.		6		45.000	237*)	1.896.000	243	1 944.000	112	
б) пассажиры, проѣзжающіе только по подъѣздному пути											
Пассажировъ I кл.	100 ч	23 к	6					-		23	
„ II кл.	3 000 »	14 »							—	420	
„ III кл.	50 000 »	9 »								4.500	
Багажа	10 000 п	1,40	6		-					140	
Итого: Пассажировъ	54 000 ч.			6	324 000		—		—	4.943	
Итого: Багажа	10.000 п.			6	60 000	—		—	—	140	
Всего: Пассажировъ	87 000 ч			6	522 000	—	1 947.000		2.145.000	6970	
Всего: Багажа	18 000 п			6	108 000		1.896.000	—	1.944.000	252	

Ежегодная выручка:

а) отъ перевозки пассажировъ и багажа	7.222 руб.
и б) отъ перевозки грузовъ	23.095 руб.
Валовой доходъ . .	30.317 руб.

Финансовые результаты эксплоатаціи подъѣздного пути Нарва-Кулга.

1. Расходы эксплоатаціи.

1) Зависящія отъ размѣровъ движенія:

а) Для перевозки 87.000 пассажировъ потребуется назначеніе 870 поѣздовъ (435 паръ), считая среднюю населенность каждаго поѣзда 100 *) человѣкъ и протяженіе подъѣздного пути 6 верстъ, что составитъ: 435 × 12 = 5.220 поѣздо-верстъ. На одну поѣздо-версту принятъ расходъ въ размѣрѣ 75 коп. **), слѣдовательно стоимость перевозки пассажировъ выражается: 5.220 × 75 = ... 3.915 р. — к.

и б) Перевозка грузовъ:

Половина средней нагрузки товарнаго поѣзда на главной магистрали составляетъ 6000 пудовъ.

Пробѣгъ предполагаемаго къ перевозкѣ по подъѣздному пути груза составляетъ 42.016.000 пудо-верстъ. 42.016.000 : 6000 = 7003 поѣздо-версты 7003 × × 75 = ... 5.252 р. 25 к.

Итого . . . 9.167 р. 25 к.

2. Расходы не зависящіе отъ движенія.

По 1000 руб. съ версты
1000 × 6 = ... 6000 р.

Всего расхода . . 15.167 р. 25 к.

Результатъ:

Валовой доходъ		30.317 р. 00 к.
Расходъ эксплоатаціи . . .	15.167 р. 25 к.	
4,5 % на строительный капиталъ 145.000 р.)	6.525 р. 00 к.	
	21.692 р. 25 к.	21.692 р. 25 к.
Чистый доходъ		8.624 р. 75 к.

*) Для исчисленія населенности одного поѣзда въ 100 человѣкъ взята средняя населенность, падающая на одинъ пассажирскій вагонъ главной магистрали (16 человѣкъ) и предположено, что въ составѣ каждаго поѣзда будетъ находиться лишь 6 пассажирскихъ вагоновъ, при чемъ полученная, на основаніи этого исчисленія, цифра 96 челов. округлена до 100.

**) Такъ какъ въ отчетахъ эксплоатаціи Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ расходы, зависящіе отъ движенія, не отдѣлены отъ расходовъ не зависящихъ отъ движенія и въ виду затруднительности раздѣленія означенныхъ расходовъ на помянутыя двѣ категоріи, представилось необходимымъ воспользоваться практикою Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и для исчисленія связанныхъ съ движеніемъ расходовъ положить въ основаніе стоимость поѣздо-версты, въ размѣрѣ 75 коп., примѣнявшуюся названною Коммиссіей о новыхъ дорогахъ.

Б. Вѣроятный ежегодный грузооборотъ и валовой доходъ подъ ѣздного пути Нарва Гунгербургъ, протяженіемъ 12,70 верстъ.

	Количество пассажировъ пудовъ или штукъ	Тарифная плата съ пассажира, пуда или штука	Про бѣгъ. По казеннымъ дорогамъ. Разстояніе	Количество пассажиро-пудо или штуко-верстъ	Общій. Разстояніе	Количество пассажиро-пудо или штуко-верстъ	Выручка въ рубляхъ	Примѣчаніе.
Перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ								
I ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВЪ								
1) Отправленіе со ст. Гунгербургъ.								
а) грузовъ, идущихъ на станціи главной магистрали.								
Рыба живая	10.000 пуд	1,08	13	—		—	108	
Салака соленая	40.000 »	0,72				—	148	
Овощи огородные	10.000 »	0,43		—	—	—	43	
Фанерки деревянныя	60.000 »	1,30	—	—	—	—	780	
Прочіе грузы	30.000 »	1,30	—	—	—	—	390	
Дополнительный сборъ	—	0,60	—		—	—	900	
Итого	150.000 пуд.	—	13	1.950.000	—	—	2.369	
б) грузовъ, слѣдующихъ въ районы по направленію къ Чудскому озеру.								
Мука разная и хлѣбъ на зернѣ	150 000 пуд	1 34 к.	13	—			575	
Салака соленая и сельди	60 000 »	0,72					432	
Бакалейный, гастрономическій и колоніальный товаръ	30.000 »	1.8 к				—	488	
Скобяной товаръ, проволока, посуда желѣзная и масло минеральное	20.000 »	1,08					216	
Соль	10.000 »	0,43				—	43	
Толь кровельная	10 000 »	0,54	—	—			54	
Прочіе товары	50.000 »	0,30		—			650	
Дополнительный сборъ	—	0,60	—	—			1.980	
Итого	330.000 пуд.	—	13	4.290.000	—	—	4.438	
Всего по отправленію	480.000 пуд.	—	—	6.240.000	—	—	6.807	

	Количество перевезенных грузовъ или штукъ	Тарифная плата съ пассажира, пуда или штуки	Про		По казеннымъ дорогамъ				Выручка	Примѣчаніе
			Разстояніе	Количество пассажиро-пудо-верстъ или штуко-верстъ	Бѣгъ		Разстояніе	Количество пассажиро-пудо-верстъ или штуко-верстъ	рублях	
2) Прибытіе на ст. Гунгербургъ										
а) грузовъ, слѣдующихъ со станцій главной магистрали										*) Для исчисленія пробѣга по казеннымъ дорогамъ (разстояніе) какъ для пассажировъ, такъ равно и для грузовъ взято среднее количество верстъ, падающихъ на перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ принадлежащаго къ подвѣдомому пути участку главной магистрали
Машины и машинныя части	10 000 пуд.	0,72	13						72	
Орудія земледѣльческія	10 000 »	0,54							54	
Хлѣбъ въ зернѣ, мука разная и отруби	60 000	1 34							229	
Галантерейный и мануфакт. товаръ	40 000 »	1,30							520	
Желѣзныя издѣлія	20,000 »	1,08							216	
Водка, водочныя издѣлія, гастрономич. тов. и бакалейный	80,000 »	1,30							1.040	
Вода сельтерская, содовая и лимонадъ	40 000 »	0,72							288	
Пиво и портеръ	20 000 »	0 87							174	
Пилипросы	1 000 000 »	0,33							3.300	
Шпалы	800 000 »	0,54							4.320	
Чурки березовыя и доски	800 000 »	0,43							3 440	
Прочіе товары	50 000	1,30							650	
Дополнительный сборъ		0,60							17.580	
Итого	2.930 000 пуд		13	38 090.000	196*)	574.280.000	209*)	612.370.000	31.888	
б) грузовъ, слѣдующихъ со ст. Нарва и отъ пристани Кунда										
Пилипросы	600 000 пуд	0.33							1980	
Короткія балки	500 000 »	0,43							3870	
Чурки березовыя и доски	400 000 »	0.43								
Известь негашеная	10 000 »	0,36							396	
Спичечная соломка	100 000 »	0,36								
Камень плитнякъ	3.000.000 »	0,29							8.700	
Прочихъ товаровъ	40 000	0,30							520	
Дополнительный сборъ		0,60							27.900	
Итого	4.650 000 пуд.		13	60.450.000	—		—		43.366	
Всего по прибытію	7.580.000 »		13	98 540 000		574 280.000	—	612.370.000	75.249	
Общій грузооборотъ по прибытію и отправленію	8.060.000 »		13	104 780.000	—	574.280.000	—	612.370.000	82.056	

	Количество пассажировъ пудовъ или штукъ.	Тарифная плата съ пассажира пуда или штуки.	Про бѣгъ по казенной дорогѣ: Разстояніе.	Количество пассажиро-пудо или штуко-верстъ.	Общая выручка: Разстояніе.	Количество пассажиро-пудо или штуко-верстъ.	Выручка въ рубляхъ	Примѣчаніе
II. ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВЪ И БАГАЖА								*) См стр 37
1) пассажиры, слѣдующіе отъ Гунгенбурга на станціи главной магистрали и въ обратномъ направленіи:								
Пассажиры I кл.	10.000 ч.	50 к.	13	—	—	—	—	5.000
„ II кл.	20.000 »	30 »	—		—	—	—	6.000
„ III кл.	30.000 »	20 »		—	—	—	—	6 000
Багажъ	28.000 пуд.	3 »	13		—	—	—	840
Итого: Пассажировъ	60.000 ч.	–	13	780 000	59*)	3.540.000	72*)	4.320.000	17.840
Итого: Багажа	28.000 пуд.		13	364.000	237*)	6.636.000	250*)	7.000.000	
2) пассажиры, проѣзжающіе только между станціею Гунгербургъ и станціею Нарва								
Пассажиры I кл.	100 ч.	50 к.	—		—	—	—	—	50
„ II кл.	3.000 »	30 »	—	—	—	—	—	—	9.000
„ III кл.	50.000 »	20 »		—	—		—	—	10.000
Багажъ	10.000 »	3 »		—	—	—	—	—	300
Итого: Пассажировъ	54.000 ч.	—	13	702.000	—	—	—	—	19.350
Итого: Багажа	10.000 пуд.	-	13	130.000		—			
Всего: Пассажировъ	114.000 ч.	—	13	1.482.000	—	3.540.000		-	37 190
Всего: Багажа	38.000 пуд.		13	324.000	—	6.636.000			

Ежегодная выручка:

а) отъ перевозки пассажировъ и багажа . . . . . 37.190 руб.

и б) отъ перевозки грузовъ . . . . . 82.056 »

Валовой доходъ . . . 119.246 руб.

Финансовые результаты эксплоатаціи подъѣздного пути Нарва-Гунгербургъ.

I. Расходы эксплоатаціи.

1) Зависящіе отъ размѣровъ движенія:

а) Для перевозки 114.000 пасажировъ потребуется назначеніе 1.140 поѣздовъ (570 паръ), считая среднюю населенность каждаго поѣзда 100 *) человѣкъ и протяженіе подъѣздного пути 13 верстъ, что составитъ: 570 × 26 = 14.820 поѣздо-верстъ. На одну поѣздо-версту принятъ расходъ въ размѣрѣ 75 коп. **), слѣдовательно, стоимость перевозки пассажировъ выражается: 14.820 × 75 = ... 11.115 р. 00 к.

и б) Перевозка грузовъ:

Половина средней нагрузки товарнаго поѣзда на главной магистрали составляетъ 6000 пуд. Пробѣгъ предполагаемаго къ перевозкѣ по подъѣздному пути груза составляетъ 612.370.000 пудо-верстъ. 612.370.000 : : 6.000 = 102.061 поѣздо-версту. 102.061 × 75 = . . . 76.545 р. 75 к.

Итого . . 87.660 р. 75 к.

2) Расходы независящіе отъ размѣровъ движенія:

По 1.000 руб. съ версты
1.000 × 13 = ... 13.000 р. 00 к.

Всего расхода . . 100.660 р. 75 к.

Результатъ:

Расходъ эксплоатаціи	100.660 р. 75 к.	
4,5% на строительный капиталъ (569.000 р., по второму варіанту въ обходъ гор. Нарвы).	25.605 р. 00 к.	
	126.265 р. 75 к.	
		126.265 р. 75 к.
Валовой доходъ		119.246 р. 00 к.
Убытокъ		7.019 р. 75 к.

Независимо указаннаго убытка по эксплоатаціи въ размѣрѣ 7.019 р. 75 коп., слѣдуетъ причислить также убытокъ въ размѣрѣ 100.000 р., который будетъ нанесенъ означеннымъ подъѣзднымъ путемъ (Нарва-Гунгербургъ) отвлеченіемъ на водный путь грузовъ главной магистрали (перевозка черезъ Нарвскій портъ плитняка нанесетъ ущербъ 72.000 р., а перевозка лѣсныхъ матеріаловъ по приблизительному подсчету нанесетъ ущербъ 28.000 руб.). Такимъ образомъ, въ результатѣ получится убытокъ въ размѣрѣ до 107.020 руб.

---

*) Для исчисленія населенности одного поѣзда въ 100 челов. взята средняя населенность одного пассажирскаго вагона главной магистрали (16 челов.) и предположено, что въ составѣ поѣзда будетъ находиться 6 пассажирскихъ вагоновъ, причемъ полученная, на основаніи этого исчисленія, цифра 96 челов. окружена до 100.

**) Такъ какъ въ отчетахъ эксплоатаціи Сѣверо-Западныхъ дорогъ расходы, зависящіе отъ движенія, не отдѣлены отъ расходовъ не зависящихъ отъ движенія и въ виду затруднительности раздѣленія означенныхъ расходовъ на помянутыя двѣ категоріи, представилось необходимымъ воспользоваться практикою Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и для исчисленія связанныхъ съ движеніемъ расходовъ положить въ основаніе стоимость поѣздо-версты, въ размѣрѣ 75 коп., примѣнявшуюся названною Коммиссіею о новыхъ дорогахъ.

Заключеніе:

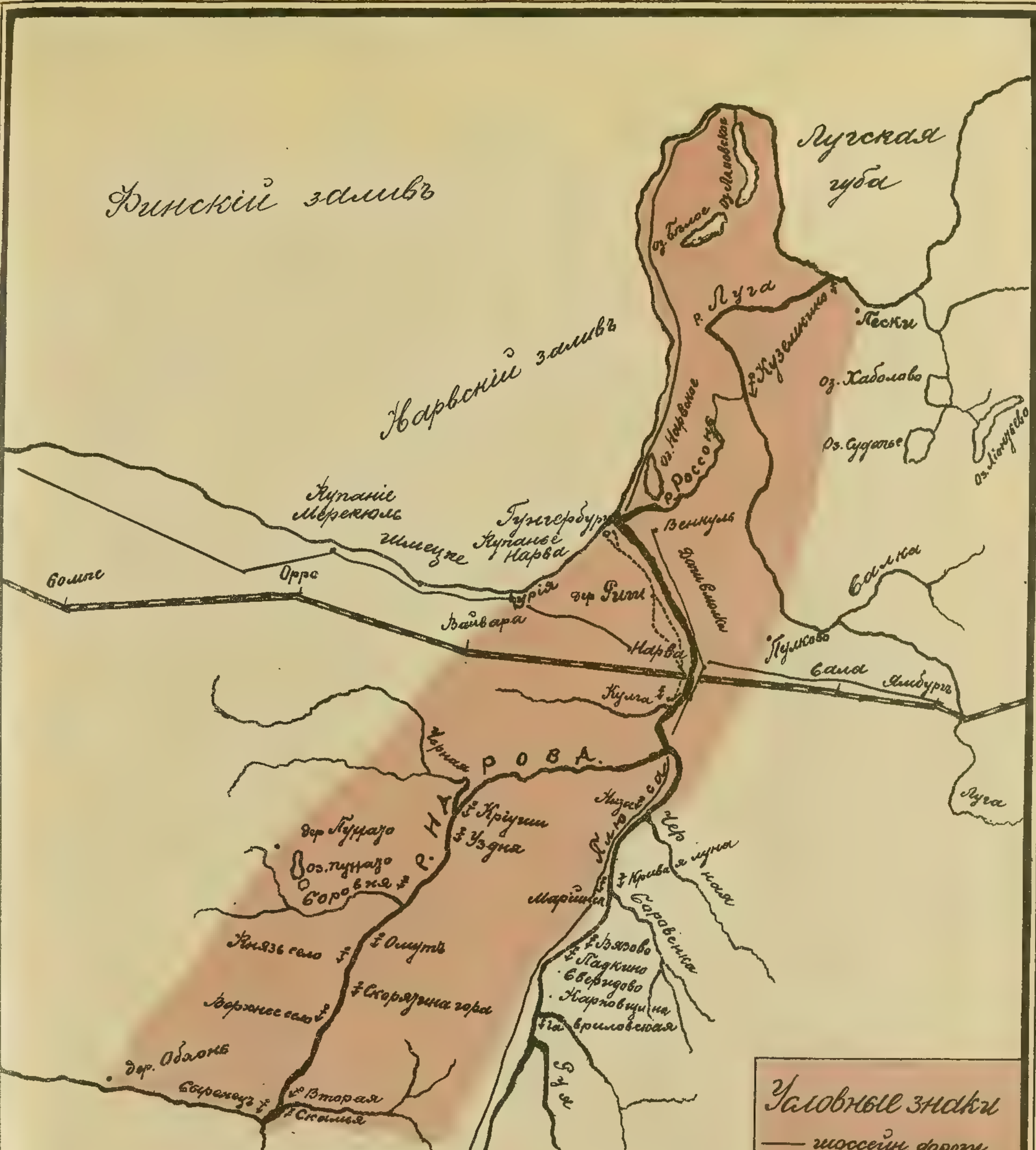
1) О повышеніи тарифа для покрытія убыточности подъѣздного пути Нарва-Гунгербургъ; 2) объ ожидаемомъ увеличеніи перевозки грузовъ по подъѣзднымъ путямъ Нарва-Гунгербургъ-Кулга и 3) о значеніи этихъ подъѣздныхъ путей

Приведенный выше результатъ убыточности подъѣздного пути Навра-Гунгербургъ едва-ли представляется возможнымъ покрыть установленіемъ на означенномъ подъѣздномъ пути перелома тарифа и повышеніемъ тарифныхъ ставокъ на перевозку грузовъ по указанному подъѣздному пути, ибо ожидаемые къ перевозкѣ по этому пути грузы (главнымъ образомъ лѣсные матеріалы) не выдерживаютъ болѣе или менѣе значительныхъ расходовъ, вызываемыхъ перевозкою. Поэтому, съ повышеніемъ тарифныхъ ставокъ возможно предполагать, что перевозка грузовъ по означенному подъѣздному пути уменьшится.

При обслѣдованіи вопроса о возможномъ въ будущемъ увеличеніи перевозки грузовъ по проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ, торгующія лѣснымъ матеріаломъ крупныя фирмы и другія торгово-промышленныя предпріятія, получающія изъ-за границы и отправляющія за границу черезъ Наврскій портъ грузы, съ увѣренностью заявили, что при условіи оборудованія Наврскаго порта настолько, чтобы большіе океанскіе пароходы причаливали въ Усть-Наровѣ къ пристани и нагрузка и выгрузка производились-бы прямо съ пароходовъ въ вагоны и изъ вагоновъ на пароходы и при условіи существованія на подъѣздныхъ путяхъ Общаго тарифа на перевозку грузовъ,—вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ черезъ Нарвскій портъ за границу увеличился-бы, а также производилась-бы по подъѣздному пути Нарва-Гунгербургъ перевозка хлопка, джута и каменнаго угля, прибывающихъ изъ-за границы, что въ общемъ дало-бы ежегодно увеличеніе перевозки по подъѣзднымъ путямъ на 90% болѣе того количества, которое исчислено въ приведенныхъ выше данныхъ.

Однако, если допустить увеличеніе (сравнительно съ исчисленнымъ въ запискѣ количествомъ) перевозки грузовъ по подъѣзднымъ путямъ на 70%, какъ болѣе вѣроятное, что, конечно, въ общей сложности доходъ обоихъ подъѣздныхъ путей могъ-бы покрыть эксплоатаціонные расходы, тѣмъ не менѣе, принявъ во вниманіе наносимый подъѣзднымъ путемъ Нарва-Гунгербургъ главной магистрали ущербъ, вызываемый указаннымъ выше перемѣщеніемъ перевозки грузовъ и отвлеченіемъ грузовъ на водный путь, вслѣдствіе образованія этимъ подъѣзднымъ путемъ желѣзнодорожнаго доступа къ Нарвскому порту, что въ общемъ нанесло-бы ущербъ до 100.000 руб. ежегодно, то все-таки нельзя не придти къ заключенію, что помянутые подъѣздные пути являются съ точки зрѣнія коммерческихъ интересовъ убыточными и могутъ имѣть значеніе лишь Государственное.

Января «30» дня 1914 г.



Финскій заливъ
Лугская губа
Нарвскій заливъ
р. Луга
Пески
Кузёмкино
оз. Хаболово
оз. Судачье
оз. Нарвское
р. Россонь
Гунгербургъ
Курорт Мерекюль
Шмецке
Курорт Нарва
Орро
Вайвара
Нарва
Кулга
Пулково
Ямбургъ
Луга
р. Нарова
Кріуши
Уздня
оз. Пунназо
Скорятина гора
Омутъ
Вторая
Скамья
Гавриловская
Оз. Чудское или Пейпусъ
Гдовъ
Условные знаки
шоссейн. дороги.
желѣзн. дороги.
граница тяготѣнія.
пристани.
вновь проектируемые подъѣздные пути.
Планъ раіона, тяготѣющаго къ проектируемымъ подъѣзднымъ путямъ Нарва-Гунгенбургъ-Кулга.
Масштабъ въ англійск. дюймѣ 10 рус. верстъ
10 8 6 4 2 0 10 20

CF3